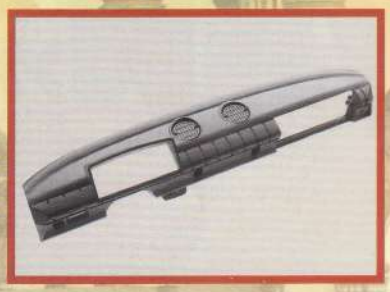
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 49

ВАЗ-2106 ПРОТИВ «МОСКВИЧА-2140»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00049
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 49, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 500 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

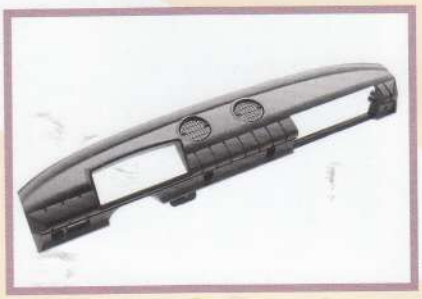
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 16.05.2019
Дата выхода в свет: 08.08.2019

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 © Asterion/Wikimedia Commons; Стр. 7 (вверху) © Фотобанк Лори; Стр. 7 (внизу), 8 (вверху) © РИА Новости; Стр. 8 (внизу) © Dreamstime; Стр. 9 (вверху), 11 (внизу) © East News; Стр. 9 (внизу) © TASS; Стр. 10 (вверху) © AKG; Стр. 10 (внизу) © Ralf Roletschek/Wikimedia Commons; Стр. 11 (вверху) © Harry Pot/ Anefo/Wikimedia Commons; Стр. 11 (внизу) © Niels de Wit/ Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Установка дефлекторов на приборную панель

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

ВАЗ-2106 против «Москвича-2140»

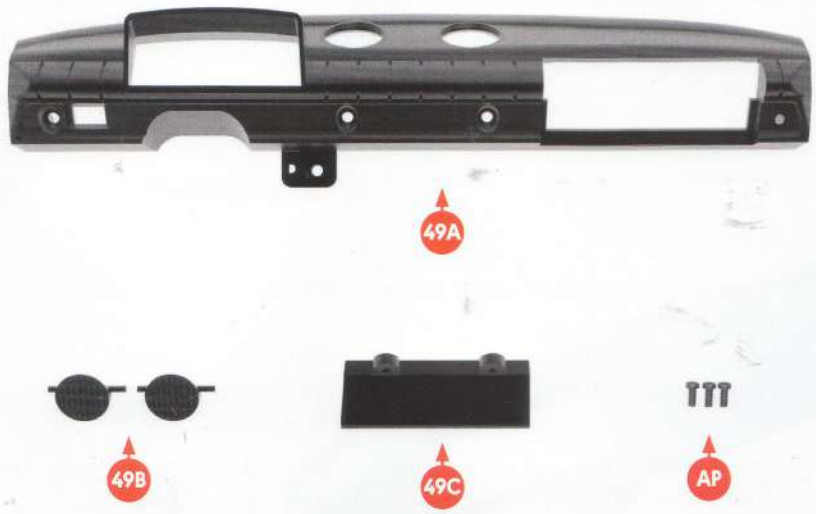
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Фантастический «Ситроен DS 19»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

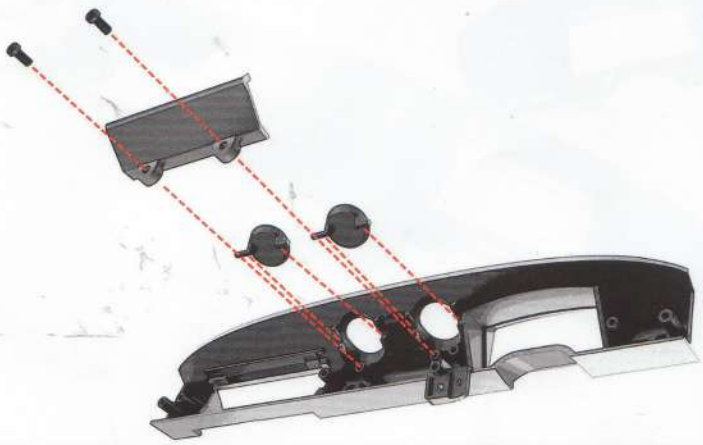
Установка дефлекторов на приборную панель

Используя детали, полученные с этим номером, установите дефлекторы на приборную панель.

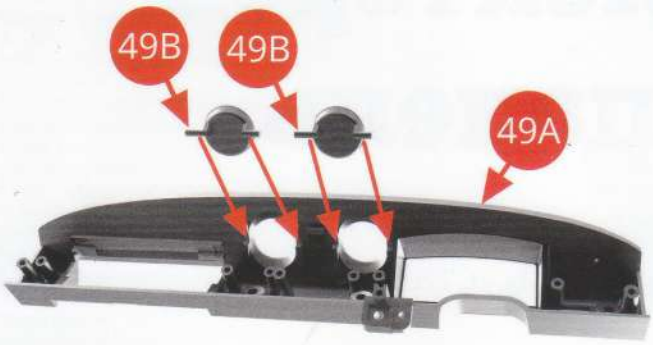


- 49A Приборная панель
- 49B Дефлектор (2 шт.)
- 49C Опора дефлекторов
- AP Винт M1,7 × 4 мм (3 шт.)

Схемы сборки



1



Установите дефлекторы 49B на приборную панель 49A.

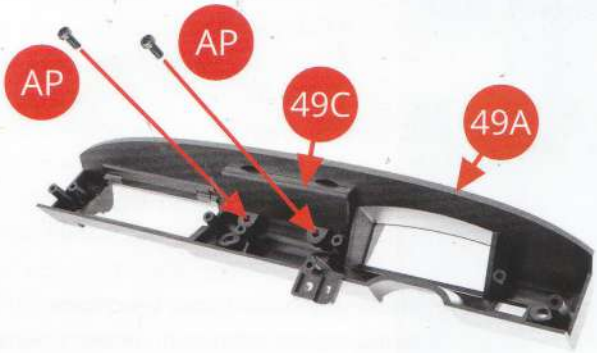
2

При установке ориентируйте каждый дефлектор 49B более длинной полуосью влево, как показано на рисунке.

3

Установите опору дефлекторов 49C на приборную панель 49A.

4



Закрепите опору дефлекторов 49C двумя винтами AP, как показано на рисунке.

Вид узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2106 против «Москвича-2140»

Спор о том, какая машина лучше, возник, видимо, еще в эпоху появления автомобиля. Точно так же когда-то спорили, чей конь лучше, а потом с коней живых переключились на коней механических. Само собой разумеется, что никаким образом остаться в стороне от этого спора не могли две самых массовых отечественных автомобильных марки – «Жигули» и «Москвич».

Сравнивать эти машины начали еще в начале 1970-х годов, когда на автодорогах страны появились первые «Жигули». Стан автолюбителей почти сразу разделился на два непримиримых лагеря – «жигулистов» и «москвичистов». В те годы мало кто часто менял машины – дорогое удовольствие, да и процесс приобретения не был простым. Поэтому владельцами «Жигулей» в начальный период их выпуска по большей части становились люди, для которых эта машина была первой. Бывших владельцев «Москвичей» и «Волг» было сравнительно немного.

Такие разные одинаковые автомобили

Суммируя мнения и оценки, порой крайне противоречивые, а также результаты современных тест-драйвов, попробуем сравнить ВАЗ-2106 и «Москвич-2140». Почему именно эти модели?

ВАЗ-2106 – самая массовая и популярная модель «Жигулей» – был в свое время символом советского достатка, высокого статуса и, в общем-то, лучшим образцом вазовской классики. В свою очередь, «Москвич-2140» тоже можно считать для АЗЛК лучшим среди всего классического «москвичевского» семейства. Ведь после «2140» завод перешел к производству переднеприводного «Москвича-2141». Да и престижности на момент появления «Москвичу» было не занимать, хотя модель и не считалась люксовой. Обидная расшифровка аббревиатуры АЗЛК – «автомобиль, заранее лишенный качества» – появилась немного позже.

Что же объединяет эти две машины? В первую очередь то, что они ровесницы: обе появились в 1976 году, и обе – в результате рестайлинга более ранних

Автомобиль «Москвич-2140». Современная фотография.

моделей. Обе имели близкие габариты, массу и заднеприводную компоновку с продольным расположением двигателя. Обе заняли важное место в истории своих заводов: «Москвич-2140» стал трехмиллионным автомобилем АЗЛК, ВАЗ-2106 – четырехмиллионным автомобилем ВАЗа.

А вот все остальное – разное. Разный дизайн: в «Москвиче» просматриваются следы американской школы с ее стилистическими изысками, а «Жигули» – типичный представитель школы европейской (1960-х годов, разумеется), в которой функциональность доведена до безликости. Впрочем, кому что нравится. Однако в середине семидесятых прямоугольные фары «Москвича» выглядели современнее, чем «четырехглазая» «шестерка».

Автомобиль «Москвич-2140» на ВДНХ. 2014 год.

Если заглянуть в салон

А вот внутри «шестерка» явно выигрывает: передняя панель украшена пленкой под дерево, на руле и дверных картах затейливые узоры. Приборная панель оснащена лучше, хотя и «москвичевская» выглядит вполне достойно. Торпедо у «Москвича» смотрится чуть архаичнее, но зато помимо «бардачка» есть еще и полочка для мелочей. Но в целом чисто пластиковый салон «Москвича» проигрывает в сравнении с «Жигулями». Эргономика водительского места «Москвича» более удачная: рулевое колесо не перекрывает приборы, кресло при тех же двух регулировках (продольной и наклона спинки) лучше распределяет нагрузки. Боковой поддержки в современном понимании нет никакой, как нет и инерционных ремней безопасности. Ни того, ни другого не было и на «шестерке», как, впрочем, и на других автомобилях того времени. Сиденья в «Москвиче» раздвинуты чуть больше, чем в «Жигулях». Мелочь?

Автомобиль ВАЗ-2106. 1980 год.

Экспериментальный автомобиль «Москвич-2140» в комплектации люкс. 1981 год.

«Москвич-2140» часто можно было встретить на дорогах СССР. 1976 год.

Зато не приходится время от времени при переключении передач задевать локтем сидящего рядом пассажира, да и ноги устают меньше.

Задним пассажирам в «Жигулях» просторнее, особенно вдвоем, когда можно воспользоваться откидным подлокотником – принадлежностью люксового исполнения. В целом же в обоих автомобилях по современным стандартам тесно – автоэргономика ушла далеко вперед. Зато обзор у старых классических седанов просто прекрасный – как в аквариуме. Под капотом у обеих машин, можно сказать, хаос и полное несоблюдение современных принципов компоновки подкапотного пространства, но свободного места много. У какой машины моторный отсек скомпонован лучше, сказать трудно. Вот трамблер, например, на «Москвиче» расположен существенно ниже, чем на «Жигулях», что затрудняет к нему доступ. Кроме того, из-за этого «Москвичи», заглохшие при преодолении глубоких луж (а таковые на российских дорогах не редкость и сегодня), встречались чаще «Жигулей». И это при практически одинаковой проходимости по проселку благодаря отличной геометрии. Подвеска «Москвича» с рессорами сзади безусловно архаичнее, но зато и более живуча применительно к отечественным реалиям. То же самое можно сказать и о передней подвеске – не один водитель «Жигулей» проклинал шаровые опоры, стоя на обочине рядом с вывернутым колесом своего автомобиля. У «Москвича» такого не случалось.

Эффектность люкса

Внешне ВАЗ выглядел эффектнее «Москвича»: хрома на нем больше, особенно на машинах раннего выпуска – все-таки люксовая версия. Но нельзя сказать, что «Москвич» сильно отставал: ему бы молдинг добавить вдоль боковины – и выглядел бы не хуже!

Легковой автомобиль ВАЗ-2106. Современная фотография.

Фантастический «Ситроен DS 19»

Поразительно, но факт: созданный более 60 лет назад, этот автомобиль до сих пор вполне органично смотрится в автомобильном потоке, при этом поражая своей яркой индивидуальностью. Таков удел истинных шедевров – не устаревать никогда и поражать всегда.

Конвейер завода «Ситроен». 1960 год.

«Ситроен DS 19» (Citroën DS 19) можно назвать каким угодно – необычным, чудным, диковинным, – но никак не устаревшим. Фантастический дизайн и конструкция до сих пор воспринимаются как чудо, особенно с учетом времени их создания.

Это было давно...

Этот автомобиль был задуман еще до Второй мировой войны в качестве преемника революционной для 1930-х годов модели Traction Avant (переднеприводный автомобиль с несущим кузовом).

Автомобиль «Ситроен DS 19» с кузовом кабриолет. 2014 год.

Посетительница автомобильного салона в автомобиле «Ситроен DS 19». 1958 год.

По мнению руководителя фирмы «Ситроен» Пьера-Жюля Буланже, новый автомобиль должен был быть просторнее, быстрее и красивее предшественника. Руководил проектом Андре Лефевр. Война затормозила работу, но не остановила ее, и в 1947 году появились первые прототипы будущей сенсации. Однако Пьер Беко, возглавивший дирекцию фирмы в 1950 году, счел проект недостаточно радикальным и потребовал от Лефевра создать самый передовой автомобиль в мире. Работой по формированию облика автомобиля руководил глава дизайнеров фирмы Фламинио Бертони. Кузов был спроектирован с учетом новейших достижений в аэродинамике. Стоит отметить, что последние изменения в дизайн Бертони вносил за несколько недель до начала выпуска. Передняя панель из пластика, рулевое колесо с одной спицей, задние фонари, расположенные над стойками, – все это появилось на самой последней стадии.

6 октября 1955 года автомобиль «Ситроен DS 19» был представлен общественности на Парижском автосалоне. Успех был ошеломляющим – к концу дня поступило 12 тыс. заказов на автомобиль.

Букет инноваций

В основе кузова – пространственный каркас с мощной несущей нижней частью. Спереди к днищу был приварен штампованный пространственный подрамник, к которому крепились двигатель и передняя подвеска. Завершали всю конструкцию также приваренные к днищу стойки кузова и каркас крыши. Получался достаточно легкий, но прочный и жесткий скелет.

А вот все кузовные панели не несли никакой нагрузки, были быстросъемными, что сильно упрощало обслуживание и ремонт. Задние крылья, например, крепились всего одним болтом под баллонный ключ! Полностью снять все панели с кузова можно было всего за полчаса. На моделях первых лет выпуска капот и крышка багажника были алюминиевыми, а крыша – из стеклопластика, позже эти детали были заменены стальными.

Автомобиль «Ситроен DS 19». Современная фотография.

Салон автомобиля был роскошен: ковры, большие мягкие кресла, приятная обивка. Из-за большой колесной базы и абсолютно плоского пола, сзади было очень просторно. Такой же необычной, как и внешний вид автомобиля, была передняя панель, выполненная из модного в то время пластика, прямо на ней стояло зеркало заднего вида (позже его стали крепить к стеклу). Самым оригинальным было рулевое колесо с одной спицей. В исходном положении, при ровно выставленных колесах, спица располагалась в положении «полвосьмого» (или «полпятого» – для автомобиля с правым рулем).

Самое сильное впечатление производила независимая гидропневматическая подвеска, поддерживавшая кузов на определенном уровне вне зависимости от нагрузки, а также позволявшая менять дорожный просвет. Основным узлом подвески был гидропневматический упругий элемент. Он состоял из закрепленного на кузове автомобиля цилиндра, внутри цилиндра находились жидкость и поршень, шток которого был связан с рычагом подвески. При перемещении рычага подвески поршень двигался, перекачивая жидкость через систему клапанов в нижнюю часть пневматической сферы, прикрепленной к цилиндру. В верхней, разделенной упругой мембраной части сферы находился газ (азот) под давлением. Жидкость сжимала газ, который выполнял работу пружины, а клапанная система, дросселирующая жидкость при входе и выходе из сферы, работала как амортизатор. По одному гидропневматическому элементу было установлено на каждом колесе.

Помимо этого, ранние экземпляры «Ситроен DS» отличали полуавтоматический гидропривод переключения коробки передач и автоматическое сцепление. Водитель орудовал рычагом, давая гидравлике команду выключить сцепление и изменить передачу, – таков был предвестник современных автоматов. Но от этой системы позже отказались: из-за сложности она оказалась не слишком надежной.

Необходимо отметить, что гидросистема автомобиля, придуманная Полем Мажесом, объединяла в единое целое гидравлический привод коробки передач, гидропневматическую подвеску, гидроусилитель рулевого управления и гидравлическую тормозную систему. Последняя тоже не обошлась без оригинальных новшеств. Так, передние дисковые тормоза располагались не внутри колес, а рядом с коробкой передач.

Демонстрация кузова автомобиля «Ситроен DS 19». 1958 год.

Ретроавтомобиль «Ситроен DS 19» 1963 года выпуска. 2014 год.

Счастливая особенность

Если максимально увеличить дорожный просвет автомобиля «Ситроен DS», то единственным упругим элементом в нем остаются шины. Ездить в таком положении долго нельзя, но именно эта особенность спасла в 1962 году жизнь генералу де Голлю, когда его кортеж атаковали террористы. У президентского «Ситроена DS» пробили одно из задних колес, но водитель, максимально подняв кузов, увел машину в безопасное место практически на трех колесах.

Автомобиль «Ситроен DS 19» с кузовом кабриолет 1961 года выпуска. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 50

- УСТАНОВКА РЫЧАГА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ
- «ПОРШЕ 911»: ЭЛЕГАНТНЫЙ И СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- РЫЧАГ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ
- ГОЛОВКА РЫЧАГА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ
- НАРУЖНЫЙ ЧЕХОЛ РЫЧАГА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!